NUC :

comprendre et appliquer

la réglementation de la sécurité

Applicable aux yachts de toutes tailles exploités commercialement

N.B. : ce document explicatif ne se substitue pas aux dispositions réglementaires en vigueur

Direction des affaires maritimes
Mission de la navigation de plaisance
3, place de Fontenoy – 75007 PARIS SP 07

Mise à jour du 10 juillet 2008

Armateurs :

dans tous les cas,

pour commencer à exploiter vite et bien,

n'oubliez pas que l'autorité maritime ne se substitue jamais à l'armateur pour la fourniture des éléments démontrant la conformité du navire.

Si vous avez besoin d'un conseil ou d'une assistance dans l'avancement de votre projet, pensez à contacter un organisme spécialisé dans le secteur maritime.

Table des matières

Introduction.....5

Un statut en creux.....5
L'affirmation du type « plaisance ».....6
Cerner l'utilisation collective.....7

Première partie : navires de longueur inférieure à 24 m.....9

Le traitement des dossiers par l'autorité compétente.....10
Navires exploités à la journée.....12
Qui est compétent ?.....12
Que faut-il vérifier ?.....12
Le matériel d'armement.....13
Les NUC déjà en service.....14
Traiter une demande de changement d'exploitation.....14
En cas de demande de NUCQUISATION d'un navire existant.....15
La stabilité.....15
Solidité de la construction des navires.....15
La conversion des catégories de navigations.....16
Les doctrines locales.....17
L'essence à bord.....17
Les embarcations annexes.....17
Les personnes compétentes pour le suivi du navire.....17
Gestion de la sécurité.....18
NUC et navigation internationale.....19

Deuxième partie : grands yachts (24 m et +).....20

Les obligations de sécurité liées au navire.....21
Le référentiel technique.....22
La sécurité au Registre international français (RIF).....26
Approbation et mise en service.....28
Fonctionnement de la Commission d'examen.....29
Déroulement de l'examen.....30
Documents et renseignements à fournir.....31
Rôle du Centre de sécurité des navires.....31
Dates & délais.....32
Textes réglementaires.....33

Introduction

Il y a maintenant trois ans, le chantier de refonte du cadre réglementaire de la plaisance était lancé. Le référentiel technique accusait plus de vingt ans d'âge. Malgré son manque de consistance et sa dissonance par rapport aux « grandes », la division 225 avait tant bien que mal trouvé une place dans le paysage administratif, étayée il est vrai par des doctrines locales hétéroclites.

Un statut en creux

Il faut reconnaître que le navire de plaisance à utilisation collective est un navire de commerce malgré lui, si l'on peut dire[1]. La typologie du décret n° 84-810 le classe dans les navires de plaisance, mais l'astreint en plus au permis de navigation. Le *charter yacht* est le petit frère de la marine professionnelle, eu égard au développement récent de ce type de navigation, qui a explosé dans les années 80. Du coup, les définitions mûries manquent; le NUC est presque toujours traité en creux par les textes. Autrement dit, il existe par défaut.

Trois exemples flagrants, aux niveaux international et communautaire :

- Règle 3 du chapitre I de l'annexe SOLAS et du protocole de 1988 y relatif : « Sauf disposition expresse contraire, les présentes règles ne s'appliquent pas (...) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial »;

- Article 5 de la convention internationale sur les lignes de charge de 1966 et son protocole de 1988 y relatif : « la présente convention ne s'applique pas (...) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial »;

- Le règlement 336/2006 CE, qui reconnaît également en creux l'existence de ces navires, tout en les astreignant à des exigences plus contraignantes que les navires à passagers existants hors directive 98/18 CE, ce qui est un comble, mais pas illogique : il est en effet considéré que ces navires, dès lors qu'ils embarquent plus de 12 passagers, doivent répondre au code ISM parce que le reste de leur encadrement technique est de niveau inférieur à celui de navires à passagers.

De fait, ces textes citent et donc reconnaissent qu'il existe un type de navire dont les caractéristiques architecturales sont apparentées à la plaisance, mais qui peut exercer un trafic commercial, donc le transport de personnes ou de biens à titre onéreux. Le problème est qu'on ne trouve par la suite dans les règles aucun sacrement permettant d'attester la conformité de ces navires par le moyen de certificats de sécurité spécifiques, au contraire des navires de charge, à passagers, ou spéciaux. A l'international, on résout ce problème de la manière suivante : jusqu'à 300 de jauge brute, on conserve l'appellation « navire de plaisance effectuant un trafic commercial ». A partir de 300 UMS, on doit identifier le navire soit à un navire de charge, soit à un navire à passagers, soit un navire spécial. Les

1 La loi prête une sorte d'*anima* au navire: « au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger **pour lui-même**, l'équipage, les personnes embarquées... » (Loi n° 83-581 – art.3).

britanniques ont compris les premiers l'intérêt de définir des référentiels équivalents permettant de décrire leurs grands yachts en tant que navires de charge aux yeux du reste du monde. Avec retard, c'est ce que nous faisons aujourd'hui avec la division 242.

Il fallait donc cadrer le NUC dans ce contexte international, en explorant toutes les possibilités laissées par la réglementation, de manière à ne pas brider l'activité. Le cahier des charges incluait également la simplification au maximum des procédures, tant pour les armateurs que pour les services de l'Etat.

L'affirmation du type « plaisance »

Dans cette optique, les premiers projets de modernisation des textes étaient remarquablement compliqués, car ils se calquaient sur la logique ancienne de l'approbation totale, et par le détail, exactement comme pour un navire fabriqué à l'unité. Or, nous avons ici à faire à une production de série qui supporte mal les modifications post-conception, en raison de la rationalisation industrielle extrême, qui intègre le maximum de fonctionnalités dans une structure de navire peu accessible et encore moins évolutive. Le projet a donc été bâti sur le postulat que, si elle est correctement traduite matériellement, la conception moderne des navires de plaisance est sûre, à défaut de garantir un service long eu égard à la qualité des éléments mis en oeuvre.

Le caractère originel du navire de plaisance a donc été affirmé par la nouvelle division 241. Techniquement, le NUC est un navire de plaisance basique à bord duquel les passagers sont pris en charge par un équipage professionnel. Il devient navire de commerce de par son exploitation, alors que sa conception reste celle du type fondamental auquel il appartient : la plaisance. Le terme « navire à utilisation collective », obscur, est dénué de toute notion technologique maritime. Il provient en réalité des textes relatifs aux contrats d'affrètement et au transfert de responsabilité entre fréteur et affréteur. En clair, lorsqu'on loue (frète) un navire coque nue et que l'on recrute l'équipage séparément, le navire est à usage personnel, car le fréteur devient armateur et détient la maîtrise nautique et commerciale du navire. Dans tous les autres cas, y compris lorsqu'on ne peut identifier clairement un affréteur qui prend la responsabilité unique de l'affrètement, il s'agit de contrats à temps, au voyage, ou encore de la billetterie de passage, et le navire est fourni avec un équipage : c'est du NUC.

En référence, voir le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Voir également l'acte dit loi de 1942 relatif aux titres de navigation, pour avoir confirmation du flou induit par la catégorisation technique du *charter yacht* en tant que navire de plaisance par le décret de 1984.

Cerner l'utilisation collective

Pour compléter le portrait réglementaire du NUC, il ne faut pas oublier de considérer les dispositions fiscales en vigueur, et dont nous ne percevons, la plupart du temps, que la représentation documentaire matérialisée par l'acte de francisation bleu. Mais le statut sous-jacent, lui, implique bien une activité commerciale permanente, c'est à dire que tout le temps que le navire est assorti de ce livret bleu, le seul type d'exploitation autorisé est l'exploitation commerciale, avec équipage enrôlé. L'usage personnel par le propriétaire est de fait exclu.

Le tableau proposé pour y voir plus clair :

*Rappel: **fréteur** = celui qui propose à la location, **affréteur** = le locataire.*

Affréteur (locataire) qui est l'utilisateur final	Une seule personne (physique ou morale)	Une seule personne (physique ou morale)	Plusieurs personnes = plusieurs parties au contrat	Plusieurs personnes = plusieurs parties au contrat
Équipage	Le locataire peut recruter un ou plusieurs marins de lui-même, par contrat séparé de l'affrètement du navire. Il conserve la gestion nautique. Sinon: pas d'équipage	Équipage fourni dans le contrat d'affrètement = la responsabilité de la gestion nautique du navire est conservée par le fréteur.	Les locataires peuvent recruter un ou plusieurs marins, par contrat séparé de l'affrètement du navire. Ils conservent la gestion nautique du navire. Sinon: pas d'équipage	Équipage fourni dans le contrat d'affrètement = la responsabilité de la gestion nautique du navire est conservée par le fréteur.
Contrat	Affrètement coque nue	Affrètement à temps ou au voyage	Affrètement coque nue	Affrètement à temps ou au voyage, ou billets de passage.
Statut du navire	Usage personnel	Usage collectif	Usage personnel	Usage collectif
Régime de sécurité	Plaisance à usage personnel, pas de titres obligatoires si Lht < 30 m	NUC avec permis de navigation	Plaisance à usage personnel, pas de titres obligatoires si Lht < 30 m	NUC avec permis de navigation
Acte de francisation (Régime fiscal))	Acte orange – pas d'exonération de TVA.	Acte bleu (commerce) si exploitation exclusivement commerciale + équipage enrôlé lors de cette exploitation; Acte orange si l'exploitation commerciale est interrompue, par exemple en cas d'usage personnel.	Acte orange – pas d'exonération de TVA.	Acte bleu (commerce) si exploitation exclusivement commerciale + équipage enrôlé lors de cette exploitation; Acte orange si l'exploitation commerciale est interrompue, par exemple en cas d'usage personnel.

La subtilité, c'est que malgré la notion d'utilisation collective, le statut de NUC échoit également à un navire qui serait loué par une seule personne... dès lors que l'équipage n'est pas recruté séparément et que ce dernier n'est pas responsable de la gestion nautique du navire pour le compte de l'affréteur. En conséquence, on voit que la définition donnée par l'article premier du décret de 1984 englobe toutes les articulations possibles issues des dispositions des textes encadrant le transfert de responsabilité de la gestion nautique du

navire, et donc, la notion d'armateur.

Les agents chargés de la sécurité des navires ne sont pas directement compétents pour appliquer ces articulations, mais les connaître facilite l'approche des dossiers et permet de répondre aux questions du public.

Mesurer plusieurs longueurs

La longueur des navires de plaisance est mesurée en prenant en compte la structure non-démontable : c'est ce que l'on appelle « *longueur de coque »,* abrégée *« Lh »*, et définie par la norme EN/ISO 8666.

On verra plus loin que dans le cas d'un navire existant dont la *Lh* n'est pas disponible, c'est l'autorité d'approbation initiale qui est conservée, sans qu'il soit besoin de remesurer le navire.

Première partie : navires de longueur inférieure à 24 m

Le traitement des dossiers par l'autorité compétente

Pour bien comprendre

La division 241 est taillée pour oublier les normes EN/ISO de la plaisance, qui constituent un référentiel bâti pour les chantiers de construction, et dont la rédaction très détaillée n'est pas orientée pour le contrôle. C'est la raison pour laquelle (1) le référentiel technique des NUC est toujours celui de la division 240, et que (2) on s'en exonère le plus possible en établissant une équivalence avec les exigences CE. L'exception notable est la stabilité, mais nous y reviendrons.

Le champ réglementaire a été exploité de manière à ne pas refaire le travail déjà effectué. Pour un inspecteur de la sécurité des navires, cela signifie être clairement dégagé de responsabilités déjà déléguées à des organismes habilités. Voilà pourquoi on n'a pas à contrôler les aspects du navires dont la conformité équivalente a déjà été attestée par un organisme notifié dans le cadre du marquage CE. Le texte est volontairement explicite : « les dispositions du chapitre 240-2 sont considérées comme satisfaites... ». L'objectif poursuivi est bien évidemment la rapidité d'instruction des dossiers.

Mais toutes les possibilités sont prévues: ainsi l'examen d'un dossier peut être plus ou moins long, en fonction du degré d'implication d'un organisme notifié en amont. Pour des navires non marqués CE, qu'ils soient neufs ou existants, ou bien des navires marqués CE avec un module A d'auto-évaluation par leur constructeur, l'étude se rapproche de celle d'un petit navire de pêche ou de charge, hormis les attestations de conformité de la structure.

Il n'est pas question de prendre le tout-venant pour l'exploitation commerciale. L'absence ou les lacunes du dossier technique, par exemple, peuvent être bloquantes, tout comme l'examen de la solidité de la construction. Ce sont des filtres volontairement disposés pour favoriser les navires ayant bénéficié du meilleur suivi de conception et de réalisation possible.

Vous aurez donc compris que l'erreur à ne pas commettre est d'essayer de vérifier la conformité du navire aux normes EN/ISO -sauf pour la stabilité, mais la probabilité est faible pour un armateur d'arriver à fournir un dossier de stabilité EN/ISO 12217 ou 6185 pour un navire de construction amateur, un ancien navire de plaisance, ou même un navire neuf marqué CE de série et évalué selon le module A. Dans tous ces cas, l'armateur bien avisé fournira un dossier constitué conformément à la division 211, visé par un organisme agréé, pour aller plus vite. Mais il ne faut pas oublier que les normes EN/ISO 12217 et 6185 permettent soit des calculs, soit des essais réels (soit une combinaison des deux). Les essais peuvent en général être réalisés assez facilement, mais encore une fois, lorsque le constructeur d'un navire n'est pas en mesure de fournir un dossier de stabilité EN/ISO 12217 ou 6185, soit parce que le chantier n'existe plus, soit parce qu'il refuse de communiquer ces calculs à un particulier, la meilleure solution de déblocage est de faire générer un dossier de stabilité A.749 (18) par un bureau d'étude et de le faire viser par un organisme habilité (Choix libre entre American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd et Lloyd's Register of Shipping).

Pour appliquer

Le principe général est de vérifier que le navire satisfait aux dispositions de la division 240 et à celles de la division 241. Les navires nouvellement mis en service en tant que NUC doivent se conformer aux exigences de la division 240, même s'il s'agit de navires existants. Le tableau ci-après détaille les modalités d'application des différentes divisions et leur articulation avec la division 241 :

	Pour les NUC	***Mode d'emploi***
COLREG 72	S'applique.	**-**
Division 110 Généralités	S'applique.	Suivre les dispositions de la division 110 pour connaître les modalités d'application du règlement.
Division 120 Organisation	S'applique.	Porte organisation des compétences pour l'autorité en charge de la sécurité des navires.
Division 130 Délivrance des titres de sécurité	S'applique.	Modalités d'examen en vue de l'approbation des plans et documents, la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution.
Division 160 Gestion de la sécurité	N'est pas appliquée aux NUC.	-
Division 213 Prévention de la pollution	Basée sur la convention MARPOL. Le chapitre 1 (Annexe I de MARPOL – hydrocarbures) s'applique à tous les navires. Le chapitre 4 (Annexe IV de MARPOL – eaux usées) s'applique aux navires de jauge brute ≥ 200 ou ceux qui embarquent plus de 15 personnes. Le chapitre 5 (Annexe V de MARPOL – Ordures) s'applique à tous les navires. Le chapitre 6 (Annexe VI de MARPOL – rejets atmosphériques) s'applique à tous les navires.	Suivre les dispositions de la division 213. Les certificats sont délivrés aux navires de jauge brute ≥ 400, selon le cas.
Division 215 Habitabilité	S'applique aux navires de commerce: NUC et navires de charge pour L ≥ 12 m et si exploités à plus de 20 milles de la côte.	Suivre la division 215.
Division 217 Dispositions sanitaires et médicales	Ne s'applique pas aux navires de plaisance.	Suivre les dispositions de la division 241.
Division 219 Radiocommunications	Ne s'applique pas aux navires de plaisance.	Suivre les dispositions de la division 241.

Le régime de sécurité applicable est résumé par le tableau suivant :

Navires à utilisation collective	**Division 241**
Constitution du dossier	Obligatoire pour tous les navires neufs
Transmission du dossier à l'autorité compétente	Requise.
Classification	Pas requise.
Approbation par autorité compétente	Requise.
Conditions de mise en service	Visite de mise en service.
Délivrance de titres de sécurité	Permis de navigation. Certificats MARPOL en navigation internationale, selon le cas.
Visites de sécurité après la mise en service	Visites annuelles. Visites inopinées et spéciales (articles 28 et 32 du décret du 30 août 1984).
Sanctions administratives applicables	Prescriptions à temps, retrait du permis de navigation, retrait titres MARPOL, interdiction de naviguer (article 3 – alinéa 3 de la loi du 5 juillet 1983).

Navires exploités à la journée

L'article 241-1.04 les définit selon quatre critères :

- temps de navigation < 12 heures et de jour exclusivement ;
- voyages nationaux ;
- départ et arrivée au même port-base.
- Éloignement maximum 20 milles du port-base.

Tout navire exploité hors de ces critères ne peut être considéré comme « navire exploité à la journée », et donc ne peut bénéficier des allègements de matériel prévus au paragraphe II de l'article 241-2.01, ni des procédures d'enregistrement simplifiées du paragraphe IV de l'article 241-4.01.

Qui est compétent ?

Dans le but de déterminer l'autorité compétente pour l'approbation des navires, on considère que la donnée « longueur de coque » se substitue à la longueur « hors tout », comme le prévoit le point 15 de l'article premier du décret du 30 août 1984 (il s'agit d'un cas de « mention expresse contraire » prévu par la division 241).
Les NUC neufs de longueur de coque inférieure à 12 m sont du ressort du chef de centre de sécurité des navires (examen et approbation locaux), et ceux de longueur de coque égale à 12 m ou supérieure sont du ressort du DRAM 4 et de la Commission régionale de sécurité.

Que faut-il vérifier ?

L'armateur (ou la personne agissant en son nom) est tenu de fournir à l'autorité compétente

le dossier technique prévu à l'annexe 240-A.3. Les documents doivent faire apparaître la conformité du navire aux dispositions internes du chapitre 240-2.
Dans le cas d'une vérification de la conformité CE à l'unité (module G) ou post-construction, l'armateur n'est pas exonéré de présenter les plans et documents du navire requis par l'annexe 240-A.3.
Hors les articles relatifs au marquage (plaque et numéro d'embarcation), le principe général à appliquer est de vérifier tout ce qui n'a pas été vérifié par un organisme notifié ou agréé (organismes délégataires), comme le précise l'article 241-1.03.

Le tableau suivant résume les procédures selon le cas :

Echelle de rapidité et difficulté de l'examen	***Évaluation de conformité « CE » initiale***	***Ce qui est vérifié par un organisme notifié ou agréé***	***Ce qui reste à vérifier de la division 240 pour l'approbation NUC***	***Méthode à utiliser***
▲ ▲ Long et complexe	**Aucune** **(navire neuf ou existant, hors marquage CE)**	Rien	Tout	Vérifier que le navire est conforme à la division 240, et en particulier le chapitre 240-2, à partir des documents et renseignements à fournir conformément à 241-1.05, et visites de sécurité.
	Module A	Rien	Tout	Vérifier que le navire est conforme à la division 240, et en particulier le chapitre 240-2, à partir des documents et renseignements à fournir conformément à 241-1.05, et visites de sécurité.
moyen	**Module Aa ou bien rapport d'examen de stabilité et de flottabilité (dans le cas d'un navire hors marquage CE)**	Stabilité + flottabilité	Tout le reste	Hormis pour ce qui est de la stabilité et la flottabilité, vérifier que le navire est conforme à la division 240, et en particulier le chapitre 240-2, à partir des documents et renseignements à fournir conformément à 241-1.05, et des visites de sécurité.
	Évaluation post-construction (PCA)	Totalité des exigences	Adéquation entre navire réel et documents fournis	Visite(s) de sécurité
	Module G	Totalité des exigences	Adéquation entre navire réel et documents fournis	Visite(s) de sécurité
Très facile et rapide ▼ ▼	**Module B +**	Totalité des exigences	Adéquation entre navire réel et documents fournis	Visite(s) de sécurité

Le matériel d'armement

Le matériel d'armement et de sécurité des NUC est, à la base, celui des navires de plaisance à usage personnel ou de formation. L'exploitation commerciale implique la disponibilité de ressources de sécurité supplémentaires, qui sont toutefois allégées pour les navires exploités à la journée.

Attention: les dispenses de matériels spécifiques à la plaisance non-commerciale ne sont pas

autorisées: radeaux et pyrotechnie sont obligatoires dans tous les cas en navigation hauturière. Toutefois, il n'y a pas de radeaux de sauvetage obligatoire en quatrième catégorie professionnelle. Ce choix est délibéré et a été confirmé après avis de la CNSNP. Il correspond à l'affirmation du caractère de navire de plaisance utilisé collectivement, par opposition au navire à passagers. D'ailleurs auparavant, pour les NUC de longueur inférieure à 10 m, la réglementation ne prévoyait rien d'autre que la dotation du matériel de sécurité des navires à usage personnel, donc pas de radeau pour une navigation en deçà de 5 milles d'un abri (division 225 – version à jour du 28/06/2000).

Le matériel n'a pas a être marqué « Barre à roue », sauf lorsque les articles des divisions 240 et 241 le prescrivent explicitement, par exemple dans le cas du matériel pyrotechnique. Explication générale: la division 311, comme toutes les divisions du livre 3, n'est en effet pas applicable par elle-même aux navires de plaisance, sauf si ses dispositions sont appelées par l'une des divisions plaisance.

Les NUC déjà en service

Les NUC approuvés conformément à la division 225 ne sont pas astreints à modifier leurs installations ou leur matériel d'armement de sécurité conformément à la division 241 lorsqu'aucun changement d'exploitation n'est demandé par l'armateur, ou qu'aucune modification n'est réalisée sur les installations. La division 225 étant abrogée, la référence à retenir pour vérifier la conformité du navire est matérialisée par les rapports de visites de mise en service, sur la base des documents d'étude en commission d'examen validés par l'autorité compétente.

Les NUC existants dont les armateurs demandent un changement des conditions d'exploitation sont examinés et approuvés par l'autorité de leur approbation initiale, sans qu'il soit nécessaire de les mesurer à nouveau, à condition que la structure n'ait pas subi de modification.

Traiter une demande de changement d'exploitation

Toute demande de l'exploitant concernant le changement d'exploitation d'un navire à utilisation collective s'entend par une vérification de conformité du navire aux dispositions de la division 241, en fonction des caractéristiques et des conditions d'exploitation nouvelles.

Comme le précise l'article 241-1.03, la conformité avec le chapitre 2 de la division 240 n'est pas à vérifier lorsque le changement de conditions d'exploitation n'est assorti d'aucune modification de la structure ni des installations du bord. Les seuls renvois à la division 240 à observer sont ceux relatifs au matériel d'armement et de sécurité.

Un NUC existant dont l'exploitation devient internationale subit de fait un changement des conditions d'exploitation. Il doit donc être conforme aux dispositions de la division 241. L'article 241-6.01 précise qu'au sein du référentiel de la division 241, il est toujours possible d'appliquer des équivalences ou d'accepter des exemptions, à la diligence de l'autorité compétente.

En cas de demande de NUCQUISATION d'un navire existant

Un navire de plaisance à usage personnel ou de formation existant avant le 17 mai 2008 et pour lequel l'armateur demande une approbation en tant que NUC est soumis aux dispositions de la division 241. Sa conformité à la division 240 est donc vérifiée, quelle que soit son approbation d'origine, comme le précise le paragraphe I de l'article 241-1.03, qui doit être considéré comme une mention expresse contraire à la prise en compte des seuls navires neufs.

Pour NUCQUIFIER un navire de pêche ou de charge existant, l'autorité compétente est fondée à réapprouver le navire depuis zéro, puisqu'il s'agit d'un changement d'exploitation. Toutefois, elle est également fondée, au titre de l'article 55 du décret modifié du 30 août 1984, à raisonner par équivalence, et donc à reconduire un certain nombre de dispositions déjà approuvées pour l'ancienne exploitation. A charge à l'armateur de le demander et d'argumenter dans ce sens.

La stabilité

La vérification est considérée comme déjà effectuée lorsqu'un organisme notifié a vérifié la conformité par le moyen des modules de vérification Aa, ou G, ou B+, ou encore par l'examen post-construction. Est considéré comme équivalent tout rapport de conformité aux exigences de la directive européenne 94/25 CE pour les exigences essentielles de sécurité 3.2 et 3.3 établi par un organisme agréé (donc ABS, BV, DNV, GL ou LR).
La vérification reste à effectuer pour le cas d'un navire évalué par son constructeur seul (module d'évaluation A, ou bien tout navire de plaisance neuf ou existant dépourvu de marquage « CE »). La vérification de la flottabilité et de la stabilité s'effectue par l'autorité compétente elle-même, à partir des documents présentés ou en assistant à des essais, conformément aux dispositions prévues, selon le cas, par l'article 240-2.09.
A titre d'équivalence, l'autorité compétente peut accepter un autre moyen afin de démontrer que le navire satisfait à l'article 43 du décret du 30 août 1984 tel que modifié. Cette équivalence prévue par l'article 55 du décret peut être établie par exemple en faisant application de la division 211, et donc en requérant la fourniture d'un dossier de stabilité visé par un organisme agréé.

La clé: pour les navires hors-CE ou marqués CE avec module A, il sera très difficile pour l'armateur d'obtenir un dossier conforme à la norme demandée. Conseiller à l'armateur de produire un dossier montrant la conformité du navire avec les critères de la résolution OMI A.749 (18), c'est à dire conformément à la division 211, visé par un organisme agréé. L'approbation se fait alors par équivalence, conformément à l'article 55 du décret modifié du 30 août 1984.

On peut aussi raisonner sur une expérience de stabilité validée pour des navires de pêche de longueur inférieure à 12 m, pour un petit nombre de passagers embarqués dont la masse ne dépasse pas la pontée prise en compte pour l'exploitation initiale en division 227.

Solidité de la construction des navires

L'article 240-2.08 ne cite pas de référentiel de conformité. Hormis pour les constructions « CE » bénéficiant d'une vérification de conformité suivant les modules B+(...), G, et post-construction, ainsi que les navires existants approuvés avant le 16 juin 1998, les éléments de vérification ne sont donc pas imposés. Une doctrine locale peut être définie dans ce domaine, mais dans tous les cas, elle ne doit pas brider les possibilités mais requérir la démonstration que les règles de l'art connues sont bien appliquées. Les éléments fournis doivent faire apparaître les données du navire au regard de la référence de construction choisie -en clair, le demandeur doit effectuer en amont le travail de démonstration de la conformité, à charge à l'autorité compétente d'accepter ou non ce référentiel.

La conversion des catégories de navigations

Pour bien comprendre

Les catégories de navigation plaisance et commerce sont différentes pour ce qui concerne les distances d'éloignement. Les références sont variables pour les catégories plaisance, alors que la quatrième catégorie professionnelle ne permet pas de « longer la côte », puisque le point de référence est fixé aux eaux abritées du port de départ. C'est une sorte de sédentarisation du NUC qui est introduite ici pour les plus petites navigations. La plupart du temps, les armateurs pourront demander un passage en troisième catégorie de navigation, mais il s'agira dans ce cas d'un changement des conditions d'exploitation qui devra correspondre à une nouvelle évaluation aux termes de la D. 241 (SMDSM, matériel de sécurité, encadrement de la sécurité et suivi technique).

Pour appliquer

Les catégories de navigation « plaisance » ayant été supprimées par arrêté du 30 septembre 2004, seules les catégories de navigation du commerce demeurent en vigueur. En conséquence, au plus tard lors du renouvellement du permis de navigation des navires existants, il convient de modifier les mentions y figurant de la manière suivante :

Ancienne catégories	Nouvelle catégories
« sixième catégorie plaisance »	« quatrième catégorie commerce limitée à 2 milles des eaux abritées du port de départ »
« cinquième catégorie plaisance »	« quatrième catégorie commerce »
« quatrième catégorie plaisance »	« troisième catégorie commerce »
« troisième catégorie plaisance »	« deuxième catégorie commerce limitée à 60 milles de la terre la plus proche »
« deuxième catégorie plaisance »	« deuxième catégorie commerce »
« première catégorie plaisance »	« première catégorie commerce »

Les doctrines locales

Pour les navires soumis à une approbation et une visite de mise en service, l'usage d'équivalences ou de réglementation alternative pour satisfaire à l'une quelconque des dispositions des divisions doit être signalé dans les documents établissant la conformité du navire, c'est-à-dire les procès-verbaux de la commission de sécurité compétente, ou bien le procès-verbal de mise en service dans le cas d'un examen local.

L'autorité compétente peut valider la doctrine établie par une commission de sécurité en ce qui concerne les équivalences acceptables et l'usage de réglementation alternative, conformément aux paragraphes IV et V de l'article 55 du décret du 30 août 1984 précité.
En aucun cas de telles décisions ne doivent être imposées comme incontournables, ou se substituer automatiquement aux dispositions des divisions concernées, ou encore imposer des dispositions supplémentaires.

L'essence à bord

L'article 240-2.17 interdit les réservoirs d'essence qui sont aussi des parties de la coque. Attention, car il n'est pas interdit d'avoir des réservoirs d'essence séparés qui sont montés à l'intérieur de la coque. C'est le cas de nombreux navires marqués « CE ».

Les embarcations annexes

Un NUC peut embarquer une ou plusieurs embarcations plus petites, qui sont alors qualifiées d'annexes.

Lorsqu'il s'agit d'une embarcation de plaisance non-immatriculée, les conditions d'exploitation sont celles des annexes telles que définies par la division 240.

Lorsqu'il s'agit d'annexes immatriculées en tant que navires à usage personnel, le régime applicable est celui de l'article 241-3.04 (matériel d'armement et de sécurité correspondant à la zone de navigation réelle, et éloignement à 5 milles au maximum du navire porteur).

Toutes les annexes sont considérées comme faisant partie de la dotation d'armement et de sécurité du navire porteur, et font donc l'objet des contrôles de bon entretien dans le cadre des visites de sécurité annuelles.

Cet article ne traite pas du cas où un NUC embarque un ou plusieurs NUC plus petits. Ces NUC embarqués ne sont pas considérés comme annexes, et ils sont mis en oeuvre dans les conditions d'exploitation qui leurs sont propres.

Les personnes compétentes pour le suivi du navire

Le suivi technique du navire est formalisé pour tous les NUC. La maintenance continue est effectuée sous la maîtrise de l'exploitant, et vérifiée lors des visites de sécurité périodiques par l'autorité compétente. Les visites de structure sont effectuées par des organismes extérieurs compétents.

Gestion de la sécurité

Pour bien comprendre

Le règlement 336/2006 CE rend obligatoire l'application du code ISM à certains types de navires, dont les yachts de plaisance exploités commercialement avec plus de 12 passagers à bord. Cependant, la formulation du texte prêtant à confusion (voir plus haut à propos du règlement 336/2006 CE), la France a communiqué une interprétation pour ne pas appliquer ces exigences, trop contraignantes dans les faits, aux NUC. Cette lecture reste valable tant que la Commission européenne n'a pas communiqué d'objection à l'application française. Si objection il y avait, nous devrions appliquer le règlement.

Pour appliquer

Le règlement européen 336/2006 CE n'est pas applicable aux NUC transportant jusqu'à 12 passagers.

Il n'est pour l'heure pas appliqué aux NUC transportant plus de 12 passagers et effectuant des voyages nationaux.

NUC et navigation internationale

Pour bien comprendre

De par leur taille, les NUC de longueur de coque inférieure à 24 m échappent à de nombreuses exigences des conventions internationales. Ils ne sont par exemple jamais astreints au maintien d'un certificat international de franc-bord. De même, les solutions architecturales actuelles rendent peu probable le dépassement du seuil de 300 de la jauge brute (bien que le cas soit prévu dans la division 241). En définitive, le chapitre 6 de la division 241 prévoit à minima ce qui est requis en navigation internationale.

Pour appliquer

Un NUC ayant fait l'objet de dérogations et d'équivalences aux dispositions applicables peut être exploité lors de voyages internationaux sans que ces particularités ne soient remises en cause. Attention, ceci est également valable au titre des dispositions nationales transposant des stipulations de conventions internationales, comme par exemple MARPOL ou COLREG. En d'autres termes, ces conventions prévoient que toute exemption soit notifiée selon une procédure identifiée (voir notamment division 213). Cette procédure n'est pas individualisée, c'est à dire que c'est l'Etat qui notifie une dérogation nationale valable pour tous les navires présentant les mêmes caractéristiques. Il n'y a donc pas de possibilité de dérogation au cas par cas prévues par ces conventions.

La mention prévue par les paragraphes IV et V de l'article 241-1.06, selon le cas, est portée au permis de navigation au plus tard lors de son renouvellement, ou lors du changement du type d'exploitation.

Deuxième partie : grands yachts (24 m et +)

Les obligations de sécurité liées au navire

Pour bien comprendre

La réglementation nationale française, ainsi que les instruments internationaux applicables aux navires effectuant un trafic commercial, définissent un cadre de sécurité propre aux grands yachts à usage commercial. Ces navires, lorsqu'ils effectuent une navigation strictement nationale, sont identifiés à des navires de plaisance dits « à utilisation collective » (il s'agit de l'équivalent du terme anglais « charter yachts »). Les personnes embarquées à titre onéreux effectuent une navigation touristique ou sportive. L'armateur du navire fournit l'équipage.

Lorsque l'exploitation implique des voyages internationaux, l'autorité maritime française peut délivrer des titres de sécurité conformes aux stipulations des conventions internationales SOLAS, LOAD LINES 66, MARPOL et STCW, ainsi qu'aux codes ISM et ISPS. Les visites de sécurité et les démarches administratives ne donnent lieu à aucune facturation à l'armateur, hormis pour ce qui est des frais de déplacement des agents, le cas échéant, comme par exemple lorsque le navire est construit ou exploité à l'étranger.

De tels navires sont soumis au contrôle par l'Etat du pavillon. Leur conception et leur exploitation sont approuvées conformément aux exigences de sécurité applicables. Ils sont visités au moins une fois par an pour vérifier que ces exigences sont maintenues.

Pour appliquer

Pour l'approbation initiale, les plans et documents ainsi que les points d'étude en commission compétente sont les mêmes en utilisation personnelle ou commerciale (NUC ou yacht commercial identifié à un navire de charge lorsqu'il effectue une navigation internationale). Les listes détaillées communes aux deux types d'exploitations se trouvent dans la division 242.

La classification est obligatoire, sauf pour les navires à court rayon d'action. Cependant pour ces derniers, l'absence de classification peut être rédhibitoire dans la plupart des cas pour la délivrance et le renouvellement d'un certificat national de franc-bord —obligatoire pour un navire de plaisance de longueur hors-tout égale ou supérieure à 30 m. Le seul segment de navires pour lequel l'absence de classification ne constitue pas un réel obstacle à l'exploitation est celui compris entre 24 m de longueur de coque et 30 mètres hors-tout.

Pour ce qui concerne les exigences réglementaires liées à l'équipage, le directeur départemental des affaires maritimes ou le guichet unique RIF, le cas échéant, doivent être contactés.

Le nombre de personnes à bord est limité comme suit:

	Total	*dont équipage*	*et dont passagers*
Voiliers	30	Indéfini, tant que le nombre de personnes ne dépasse pas 30	12 lors des voyages internationaux, indéfini pour les voyages nationaux tant que le total de personnes ne dépasse pas 30
Navires à moteur	Illimité	Illimité	12

Le tableau ci-après récapitule les dispositions réglementaires applicables :

	Navires de plaisance à utilisation collective
Constitution du dossier	Obligatoire pour tous les navires neufs
Transmission du dossier à l'autorité compétente	Requise
Classification	Requise (UMS ≥ 300 navires neufs et UMS ≥ 500 navires existants)
Approbation par autorité compétente	Requise
Conditions de mise en service	Visite de mise en service
Délivrance de titres de sécurité	Certificat national de franc-bord pour Lht ≥ 30 m Certificat international de jauge (exploitation internationale) Certificat international de franc-bord (exploitation internationale) Certificat international de sécurité de la construction (UMS ≥ 500) Certificat international d'équipement de sécurité (UMS ≥ 500) Certificat international sécurité radioélectrique (UMS ≥ 300) Certificat international d'effectif minimum de sécurité (UMS ≥ 500) Certificats MARPOL en navigation internationale, selon le cas IOPP (UMS ≥ 400) Certificats ISM (UMS ≥ 500) Certificat ISPS / navire (UMS ≥ 500) Certificats de conformité selon le cas
Visites de sécurité après la mise en service	Visites annuelles (statutaires) Visites périodiques pour les titres mentionnés ci-dessus (statutaires) Si besoin, visites non-systématiques (articles 28 et 32 du décret du 30 août 1984).

Le référentiel technique

Au sein du règlement relatif à la sécurité des navires, c'est la division 242 qui constitue la référence technique de base pour la conception et l'exploitation des grands yachts à usage commercial. Elle doit être appliquée conjointement avec les conventions internationales et les autres divisions qu'elle cite. Plus particulièrement, les navires concernés sont astreints aux divisions suivantes, de part leurs champs d'application :

Division 110 – Généralités
Division 120 – Organisation
Division 130 – Titres de sécurité (au 20/06/2007 : pour les NUC ou les yachts identifiés comme navires de charge au titre de la division 242 pour une exploitation en voyages internationaux).
Division 140 – Organismes techniques
Division 150 – Contrôle par l'Etat du port
Division 160 – ISM (pour les yachts identifiés comme navires de charge de jauge brute

égale ou supérieure à 500 au titre de la division 242, pour une exploitation en voyages internationaux).
Division 213 – Prévention de la pollution- vérifier l'application chapitre par chapitre. Le plus souvent, les annexes 4, 5 et 6 sont applicables.

Ces dispositions, ainsi que celles rendues applicables par la division 242, constituent un ensemble équivalent aux conventions internationales, telles qu'amendées, sur les lignes de charge de 1966, et sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette équivalence est notifiée, ainsi que le prévoient ces conventions, à l'Organisation Maritime Internationale. Le Royaume-Uni est le premier état ayant notifié cette équivalence à l'OMI en 1996: il s'agit du *Large yacht code.* La division 242, articulée avec les autres divisions existantes du règlement, se calque sur ce référentiel technique éprouvé, et plus particulièrement sur sa version « *LY2 »* de 2005 (pour information: *Merchant Shipping Notice 1792*, référence du texte MSA 010/009/0184). Les dispositions de construction et d'équipement du navire ont été reprises du code *« LY2 »*. Toutefois, aux fins d'une meilleure compréhension:

- Les dispositions OIT sur l'habitabilité ont été intégrées au texte de la division 242 pour éviter les références extérieures trop nombreuses.

- Les articulations avec la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, telle qu'amendée, sont précisées dans le texte.

- Les parties relatives à la prévention de la pollution, aux effectifs, aux visites de sécurité, à l'ISM (gestion de la sécurité), à l'ISPS (code de la sûreté) et aux règles du travail maritime adaptées aux grands yachts, n'ont pas été intégrées au texte de la future division 242, car elles figurent ailleurs dans les autres divisions.

Le tableau ci-après détaille les modalités d'application des différentes divisions et leur articulation avec la division 242 :

	Pour les grands yachts	***Mode d'emploi***
Convention internationale sur les lignes de charge	S'applique pour Lr ≥ 24 m. Les dispositions de la division 242 sont équivalentes à celles de la convention, et peuvent être appliquées.	Suivre les dispositions de la division 242.
Convention SOLAS	S'applique pour les navires de jauge brute ≥ 500. Les dispositions de la division 242 sont équivalentes à celles de la convention, et peuvent être appliquées.	Suivre les dispositions de la division 242.
COLREG 72	S'applique.	-
Division 110 Généralités	S'applique.	Suivre les dispositions de la division 110 pour connaître les modalités d'application du règlement
Division 120 Organisation	S'applique.	Porte organisation des compétences pour l'autorité en charge de la sécurité des navires
Division 130 Délivrance des titres de sécurité	S'applique pour les navires exploités commercialement: NUC en national, navires de charge à l'international.	Modalités d'examen en vue de l'approbation des plans et documents, la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution. Manque dans cette division les points d'étude par les commissions compétentes pour les NUC et les navires de plaisance exploités commercialement à l'international (navires de charge).
Division 140	S'applique.	Champs de délégation des organismes agréés (dont

	Pour les grands yachts	*Mode d'emploi*
Organismes techniques		sociétés de classification).
Division 150 Contrôle par l'état du port	S'applique.	Compétence des services de l'Etat. Les yachts ne sont pas exclus des possibilités de contrôle par l'état du port.
Division 160 Gestion de la sécurité	S'applique: aux navires de jauge brute ≥ 500 exploités commercialement à l'international (navires de charge)	-
Division 211 Stabilité à l'état intact et après avarie	Rendue applicable par la division 242.	Suivre les dispositions de la division 242: la division 211 est applicable, mais les critères de stabilité sont ceux de la division 242 (notamment pour les voiliers). Les critères après avarie sont uniquement ceux de la division 242.
Division 212 Veille à la passerelle et quart à la machine	S'applique pour les navires de Lh ≥ 45 m. En dessous, c'est la division 242 seule qui s'applique.	Suivre les dispositions de la division 242.
Division 213 Prévention de la pollution	Basée sur la convention MARPOL. Le chapitre 1 (Annexe I de MARPOL – hydrocarbures) s'applique aux navires de jauge brute ≥ 400 . Le chapitre 4 (Annexe IV de MARPOL – eaux usées) s'applique aux navires qui embarquent plus de 15 personnes. Le chapitre 5 (Annexe V de MARPOL – Ordures) s'applique à tous les navires. Le chapitre 6 (Annexe VI de MARPOL – rejets atmosphériques) s'applique à tous les navires.	Suivre les dispositions de la division 213. Les certificats sont délivrés aux navires de jauge brute ≥ 400, selon le cas.
Division 214 Protection des travailleurs	Ne s'applique pas aux navires de plaisance. Rendue applicable par la division 242 pour la construction du navire.	Suivre les dispositions de la division 242: toute la division 214 pour la construction. Examens et épreuves uniquement si équipage professionnel.
Division 215 Habitabilité	S'applique aux navires de commerce: NUC et navires de charge pour Lh ≥ 12 m et si exploités à plus de 20 milles de la côte.	Suivre la division 215 pour les NUC et les yachts exploités commercialement à l'international (navires de charge). Pour les yachts à usage personnel, suivre les dispositions de la division 242.
Division 217 Dispositions sanitaires et médicales	Ne s'applique pas aux navires de plaisance.	Suivre la division 242 pour les NUC et les yachts à usage personnel. Utiliser la division 217 pour les yachts exploités commercialement à l'international (navires de charge).
Division 219 Radio communications	Ne s'applique pas aux navires de plaisance.	Suivre les dispositions de la division 242.
Division 310 Règles générales d'approbation des matériels et des matériaux	Ne s'applique pas aux navires de plaisance.	Suivre les dispositions de la division 242.
Division 311 Équipements marins (☸MED dir. 96/98 CE)	Rendue applicable par la division 242, notamment pour l'approbation du matériel de sauvetage. Ne s'applique pas pour le matériel de radio-communication.	Suivre les dispositions de la division 242.
Division 321 Prévention de l'incendie	Utilisée pour la définition « difficilement inflammable », applicable à certains matériaux d'isolation (article 242-10.04)	-
Division 322 Extinction de l'incendie hors division 311	Pas applicable.	Non utilisée.
Division 331 Équipements individuels de sauvetage	Les équipements de sauvetage individuels requis à bord des navires de plaisance ici concernés sont approuvés selon les dispositions de la division 311 (☸MED dir.	Non utilisée.

	Pour les grands yachts	*Mode d'emploi*
	96/98 CE)	
Division 333 Engins collectifs de sauvetage	S'applique pour les radeaux autres que ceux du type SOLAS.	Navires à usage personnel uniquement: les radeaux « plaisance » embarqués répondent aux dispositions de la division 333.
Division 334 Entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres par satellite	S'applique.	Toute RLS embarquée est soumise aux exigences d'entretien de la division 334.
Division 351 Système d'alerte de sûreté du navire	S'applique pour tout navire de jauge brute ≥ 500	-

La sécurité au Registre international français (RIF)

Pour bien comprendre

A partir des dispositions des réglementations relevant du MINEFI (douane, impôts) et du MEDAD (affaires maritimes), l'immatriculation des navires de plaisance au registre international français correspond au régime de sécurité suivant:

1. **Type de navire concerné**: navire à utilisation collective (article 1 du décret n° 84-810).

2. **Équipage**: équipage de conduite professionnel breveté STCW. Rôle d'équipage. Décision d'effectif.

3. **Exploitation**: exclusivement à titre lucratif et par l'armateur exploitant.

4. **Genre de navigation**: commerce, combinaison de cabotage national (CN), de Cabotage International (CI) et de long cours (LC). Les genres de navigation YCN, YCI et YLC ne doivent pas être utilisés.

5. **Suivi par l'Etat du pavillon**: visite de sécurité annuelle gratuite pour la délivrance et le renouvellement du permis de navigation. Visite payante par la société de classification pour la délivrance et la renouvellement du certificat de franc-bord, qui concerne les navires de longueur hors-tout ≥ 30 m.

Quand le navire existe déjà :

1. **Navires à usage personnel**: la procédure d'approbation des navires de plaisance à usage personnel en navires à utilisation collective est appliquée. Elle est gratuite. La Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance est compétente pour rendre les avis préalablement à l'approbation des plans et documents par le ministre chargé de la marine marchande. Lorsque les plans et documents requis sont indisponibles, cela peut retarder voire empêcher l'approbation en tant que NUC. Tout demandeur doit vérifier la composition du dossier en conséquence.

2. **Navires à utilisation collective en service**: il est nécessaire de vérifier sa conformité aux conventions internationales en vigueur (SOLAS, LL66, MARPOL), via la division 242.

3. **Les navires de plaisance actuellement immatriculés sur un registre étranger**, et disposant déjà de titres de sécurité internationaux pour navires de charge en cours de validité, peuvent être approuvés en tant que navires à utilisation collective (ou de charge) sans modifications.

Pour appliquer

Contacter le Registre International Français :

http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr

Approbation et mise en service

Pour bien comprendre

Les navires de plaisance de longueur égale à 24 m ou supérieure doivent être approuvés par le ministre chargé de la marine marchande. Actuellement, il s'agit du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.

Le ministre se prononce après l'examen des dossiers par la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance.

Ces démarches sont **gratuites,** ainsi que les visites par l'autorité maritime pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité. Restent à la charge du demandeur: les déplacements éventuels des inspecteurs (si par exemple le navire est à l'étranger), ainsi que les études et visites effectuées pour établir la conformité du navire au règlement d'une société de classification, et la délivrance des documents correspondants.

Pour demander l'approbation d'un navire de plaisance, il faut contacter le secrétariat permanent de la Commission, dont les coordonnées figurent ci-après:

Commission Nationale

de Sécurité de la Navigation de Plaisance,

3, place de Fontenoy - 75700 PARIS SP 07

Téléphone : 01 40 81 72 71

Télécopie : 01 44 49 80 01

Pour appliquer

Toutes les procédures exposées ci-dessous visent la mise en service des navires de plaisance à utilisation collective. Les démarches, ainsi que la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité par l'administration, sont gratuites.

Pour toute approbation de navire, l'armateur contacte le secrétariat permanent de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance, qui coordonne le suivi du navire avec le ou les Centres de Sécurité des Navires (CSN) concernés. Dans tous les cas, l'armateur informe le CSN du lieu d'exploitation pour assurer les visites de sécurité.

Schéma général:

	Navires à utilisation collective déjà francisés	Navires étrangers disposant de titres de sécurité valides	Navires neufs	Navires à usage personnel déjà francisés et navires étrangers ne disposant pas de titres de sécurité valides
Approbation requise	Sont immatriculés sans démarches supplémentaires concernant la sécurité.	Peuvent être approuvés en tant que navires à utilisation collective sans modifications (para II de l'article 54 du décret n°84-810, et art. 130-11).	Doivent être approuvés en tant que navires à utilisation collective (article 17 du décret n°84-810).	
Approbation Étape 1	Sans objet.	Les titres de sécurité peuvent être reconduits 5 mois par l'autorité française en attendant la fin de la procédure d'approbation (art. 130-11). **Exploitation immédiate possible** après une visite de sécurité par le CSN.	L'armateur adresse la déclaration de mise en chantier au CSN du lieu de construction – art. 130-03. Chantier à l'étranger: le CSN compétent est celui chargé de la mise en service – art. 130-02.	Sans objet.
Approbation Étape 2	Sans objet.	L'armateur adresse la demande d'approbation du navire à la Mission de la Navigation de Plaisance (Direction des affaires maritimes, 3 place de Fontenoy, 75007 PARIS SP 07). Le secrétariat permanent de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance (CNSNP) contacte ensuite l'armateur pour instruire l'examen des plans et documents du navire.		
Approbation Étape 3	Sans objet.	Mise en service par le CSN compétent, et délivrance des titres de sécurité français.		

Après la mise en service du navire, l'armateur contacte le secrétariat permanent de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance préalablement à toute modification du navire ou de ses conditions d'exploitation. Le Centre de Sécurité des Navires compétent pour la zone d'exploitation est informé par l'armateur de chacune de ces modifications, ou de toute avarie ou événement relatif à la sécurité survenu en mer ou à quai, sous réserve des dispositions rendues applicables par le décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Fonctionnement de la Commission d'examen

Le présent chapitre est extrait du procès verbal n°294/INF.02 de la Commission, instaurant ses modalités de fonctionnement pour l'examen des dossiers.

En vue de leur approbation par le ministre chargé de la marine marchande, la Commission examine les plans et documents des navires français visés par l'article 17 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié :

- Navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, y compris les navires à utilisation collective ;
- A la demande du fabricant ou de son mandataire, examen en vue de l'approbation d'un type de navire à utilisation collective marqué CE.

Le demandeur n'a pas à être présent lors des réunions de la Commission, sauf s'il veut exposer une demande particulière dans le cadre de l'étude du navire. Dans ce cas, il demande préalablement par écrit l'autorisation du Président de la Commission. Étant donné le volume des dossiers, un tel exposé ne peut excéder une dizaine de minutes.

Déroulement de l'examen

1. L'armateur ou son représentant expédie les documents nécessaires à l'examen de la conformité du navire. Il peut s'agir de schémas, certificats, demandes de dérogation, etc.
2. Le rapporteur étudie les documents et les compare aux exigences réglementaires. Il prépare un projet de procès-verbal détaillé. Il rédige à l'avance les avis de la commission pour les points n'appelant à priori pas de discussion.
3. Les projets de procès-verbaux sont regroupés et transmis par le secrétariat à tous les membres de la Commission au moins 1 semaine avant la réunion.
4. Il se peut que certains documents très importants soient communiqués dans l'urgence. Si le rapporteur dispose de suffisamment de temps, il peut préparer des projets modificatifs ou supplémentaires. Ces additifs sont à restreindre au maximum. Ils sont portés à la connaissance des membres de la Commission lors de la réunion même.
5. Les projets de procès-verbaux peuvent bien entendu être modifiés en fonction des avis déterminés lors de la tenue de la réunion.
6. Il reste à formaliser la décision de l'autorité compétente. Soit le ministre ou son représentant écrit qu'il a décidé de suivre les avis de la commission, soit que non.
7. La décision du ministre ou de son représentant est jointe aux procès-verbaux définitifs, qui sont diffusés aux membres de la Commission, ainsi qu'aux armateurs et aux agents de l'administration concernés.

Références réglementaires:

1. Décret n°84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, et notamment ses articles 17 et 18 ;
2. Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires, et notamment ses divisions 130 et 140.

Documents et renseignements à fournir

Les plans et documents nécessaires pour instruire un dossier d'approbation ou de recours sont fournis à la commission en **deux exemplaires, ou bien sur support électronique.** La Commission se charge de la transmission d'un exemplaire du dossier au Centre de sécurité des navires chargé de la mise en service.

Dans la division 242 figurent des listes non-limitatives des documents, plans et calculs qui doivent être soumis à la Commission, selon le type de navire concerné. Ces listes peuvent varier en fonction des caractéristiques de certains navires, ou de la nécessité d'approfondir l'étude de certains points.

Les plans et documents doivent être libellés en français. Les documents des navires construits à l'étranger, rédigés en anglais, pourront être acceptés. Dans tous les cas, ils doivent être datés, munis d'un indice et porter l'identification de leur émetteur ainsi qu'une référence de nomenclature. Il doivent comporter toutes les informations permettant de vérifier la conformité du navire à la réglementation. Sauf indication contraire, le regroupement de plusieurs renseignements sur un même document est autorisé à condition qu'il ne souffre pas d'un manque de clarté ou de lisibilité.

Les plans et documents dont le visa préalable par une société de classification est requis doivent être transmis assortis des rapports de commentaires techniques de la société de classification ayant procédé à leur examen.

Toute modification doit être signalée à la commission, et toute modification de plan influant sur l'application du règlement est soumis à examen.

Afin de faciliter l'étude du dossier par les membres de la Commission, l'armateur fait parvenir en même temps que les renseignements généraux un plan général du navire, en une ou plusieurs feuilles de format A4.

L'ensemble des plans définitifs du navire doit être communiqué sous forme de fichiers électroniques aisément exploitables (si possible : format imprimable standard, par exemple « PDF »).

Rôle du Centre de sécurité des navires

Le Centre de Sécurité des Navires chargé de la mise en service du navire est celui dont la circonscription intègre le lieu de construction du navire. Pour les navires construits à l'étranger, le Centre de Sécurité des Navires chargé de la mise en service est normalement celui du quartier l'immatriculation ou d'armement du navire, ou bien, éventuellement, un autre centre désigné par le ministre chargé de la Marine marchande.

Certains navires sont astreints à l'embarquement de documents spécifiques, comme les SOPEP, manuel de gestion des ordures, registre des apparaux de levage. Ils sont approuvés par le Centre de Sécurité des Navires. Le registre des apparaux de levage établi par une société de classification reconnue, est présenté à la commission de visite de mise en service du centre de sécurité des navires compétent.

Dates & délais

Les réunions de la commission sont bimestrielles. Leurs dates sont communiquées sur demande par le secrétariat de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance.

Il est recommandé de prendre contact avec le rapporteur afin de prévoir les dates probables d'envoi des documents et ainsi d'établir une planification des examens des dossiers par la commission. Les documents doivent parvenir au rapporteur le plus tôt possible, et au plus tard un mois avant la date de la réunion.

Les visites effectuées par le Centre de sécurité font l'objet d'une prise de rendez-vous directe, à l'initiative de l'armateur.

Textes réglementaires

Les annexes listées ci-après sont toutes disponibles en ligne et pour le téléchargement au format PDF à l'adresse électronique suivante :

http://www.mer.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2516

1. Convention COLREG 72
2. Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution
3. Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français
4. Décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution
5. Décret n° 2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français
6. Arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires
7. Division 110 - Généralités
8. Division 120 - Organisation
9. Division 130 – Délivrance des titres de sécurité
10. Division 140 – Organismes techniques
11. Division 211 – Stabilité à l'état intact et après avarie
12. Division 212 – Veille à la passerelle et quart à la machine
13. Division 213 – Prévention de la pollution
14. Division 214 – Protection des travailleurs
15. Division 215 – Habitabilité
16. Division 217 – Dispositions sanitaires et médicales
17. Division 240 – Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 m à usage personnel ou de formation
18. Division 241 – Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 m à utilisation collective
19. Division 242 – Navires de plaisance de longueur de coque égale à 24 m ou supérieure
20. Division 310 – Règles générales d'approbation des matériels et des matériaux
21. Division 311 – Équipements marins
22. Division 321 - Prévention de l'incendie
23. Division 322 - Extinction de l'incendie hors division 311
24. Division 331 - Équipements individuels de sauvetage
25. Division 333 - Engins collectifs de sauvetage
26. Division 334 - Entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres par satellite
27. Division 351 – Système d'alerte de sûreté du navire